



Toyota Prius 1.8 Plug-In Hybrid Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(90 kW / 122 PS)

Neben dem Standard-Prius bietet Toyota die Limousine auch als Plug-In Hybrid an. Front und Heck wurden modifiziert - so gibt es vorn beispielsweise Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen ein blendfreier Fernlichtassistent realisiert wird, und auch die Formgebung der Lichter selbst und des Stoßfängers wurden verändert. Am Heck stechen der geschwungene Spoiler sowie die neu gestaltete Stoßstange samt den Rückleuchten ins Auge. Der Plug-In wird von einem Verbrennungs- und zwei Elektromotoren angetrieben, die Systemleistung beträgt 122 PS. Als Fahrer kann man wählen, ob man im Hybrid-Modus (HV) oder im Elektro-Modus (EV) unterwegs ist. In Letzterem kommt man bei vollgeladener Hybridbatterie rund 50 km weit und kann diese bis Tempo 135 nutzen - danach übernimmt der Verbrennungsmotor wieder. Führt man rein elektrisch, liegt der Verbrauch bei 12,4 kWh auf 100 km. Ist der Akku leer, so dass man den Prius wie einen normalen Hybrid fährt, konsumiert er 4,2 l/100 km. Der kombinierte Verbrauch liegt im EcoTest bei 2,5 l und 5,6 kWh auf 100 km - in der Summe sind somit Reichweiten von über 1.000 km möglich. Eine Akkuladung dauert an der haushaltsüblichen Steckdose (2,3 kW) rund drei Stunden. Wer möchte, kann den Prius auch mit einem Solardach ordern, dessen gewonnene Energie in die Hybridbatterie eingespeist wird - diese soll für eine Extrareichweite von rund 1.000 km im Jahr sorgen. Ansonsten bietet der Plug-In einen ordentlichen Fahrkomfort, eine umfangreiche Ausstattung und ein hohes Sicherheitsniveau. Dank des bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßigen Toyota Safety Sense, das u. a. ein Kollisionswarnsystem samt Personenerkennung mit autonomer Notbremsfunktion beinhaltet, kann der Prius bei der aktiven Sicherheitsausstattung auftrumpfen. Günstig ist der Plug-In allerdings nicht: Toyota verlangt für den Prius in der getesteten Ausstattung 37.550 Euro - das sind 7.650 Euro mehr als ein Standard-Prius kostet. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3 Sportback e-tron, Hyundai IONIQ Plug-In Hybrid, VW Golf GTE.

- + sehr umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot vorn, sehr niedriger Verbrauch
- mäßiger Bremsweg, mäßige Sicht nach außen, Beifahrersitz nicht höhenstellbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,6
	Fahrspaß	4,3
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Die Karosserieverarbeitung und das Finish gehen weitgehend in Ordnung, schaut man aber genauer hin, dann lassen sich auch leichte Schwächen erkennen. So sind die Türrahmen mehrteilig, aber immerhin hat Toyota die Schweißverbindungen mit Abdeckungen und Klebefolie kaschiert. Die Motorhaube wird nicht mittels Dämpfer, sondern nur durch einen einfachen Haltestab offen gehalten. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Auch am restlichen Unterboden gibt es aerodynamische Optimierungen. Das Interieur zeigt sich gut verarbeitet, die Materialqualität ist allerdings nicht durchgehend überzeugend.

Lackierte Oberflächen und Alu-Applikationen werben den Innenraum zwar optisch auf. Dies kann aber nicht über die weitgehend harten und kratzempfindlichen Kunststoffe hinwegtäuschen. Immerhin: Die A-Säulen sind mit Stoff überzogen.

⊕ **Innovativ:** Die Ausstattungsvariante Solar besitzt ein Solardach. Damit kann die Batterie, während das Auto geparkt ist, aufgeladen werden. Laut Hersteller sind damit bis zu ca. 1.000 km pro Jahr zusätzlich drin. Unterwegs dient die Solarenergie der Versorgung von elektrischen Verbrauchern. Für die getestete Ausstattungsvariante ist das Solardach allerdings nicht erhältlich.

3,8 Alltagstauglichkeit

Der Prius Plug-In bietet lediglich vier Personen Platz - hinten in der Mitte gibt es anstatt eines Sitzes eine Mittelarmlehne samt Becherhalter. An der haushaltsüblichen Steckdose (2,3 kW) ist die 8,8 kWh-Hybridbatterie nach rund drei Stunden geladen. An einer Ladestation mit 3,7 kW ist die Traktionsbatterie bereits nach rund zwei Stunden wieder voll. Man kann am Fahrzeug einstellen, ob es gleich beim Einstecken des Ladekabels oder zu einer bestimmten Zeit geladen werden soll. Darüber hinaus kann man den Abfahrtszeitpunkt einstellen und der Ladevorgang wird dann entsprechend rechtzeitig automatisch gestartet. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine stabile Reling gibt es aber nicht. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m zufriedenstellend aus.

⊕ Mit dem Verbrenner samt vollem 43 l Tank und einer vollgeladenen Hybridbatterie lassen sich Distanzen von rund 1.065 km zurücklegen. Wer mit einer vollen Traktionsbatterie startet, verbraucht auf die ersten 100 km 2,5 Liter Super sowie 5,6 kWh. Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, liegt der Kraftstoff-

verbrauch bei 4,2 l/100 km. Im HV-Modus wird der Benzinmotor beim Anfahren und Beschleunigen von den Elektromotoren unterstützt und die elektrische Reichweite bleibt in etwa erhalten. Im EV-Modus ist man elektrisch unterwegs, der Benzinmotor wird nur bei hoher Last oder Geschwindigkeiten oberhalb von 135 km/h zugeschaltet. Der EV-City-Modus ist auf eine möglichst hohe elektrische Reichweite programmiert: Die Leistung des Elektromotors ist reduziert und der Benzinmotor wird nur bei Kick-Down aktiviert. Durch längeres Drücken des HV/EV-Schalters wird der Lademodus der Batterie durch den Verbrennungsmotor aktiviert.

⊖ Die maximale Zuladung des Testwagens fällt mit nur 315 kg sehr gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Während ein Radmutternschlüssel im Fahrzeug vorhanden war, suchte man nach einem Wagenheber vergeblich. Eine zulässige Anhängelast gibt Toyota beim Prius Plug-In nicht an.

3,2 Licht und Sicht

Die Karosserieübersichtlichkeit des Prius Plug-In ist akzeptabel. Während sich das vordere Fahrzeugende vollständig dem Blick des Fahrers entzieht, kann das schräge Heck dank der Querstrebe und der darunter befindlichen Scheibe gut abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Prius Plug-In dennoch nur ausreichend ab. Vor allem die massiven C-Säulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten sehr stark. Zudem stört der Steg zwischen den Heckscheiben, der mittig platziert ist und trotz der Wölbung nach unten im Blickfeld des Fahrers liegt. Der Steg schränkt zusätzlich die Sicht im Innenspiegel ein, der ohnehin nur ein kleines Sichtfeld liefert.

⊕ Der Prius Plug-In ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit Matrix-LED-Scheinwerfern und einem blendfreien Fernlichtassistenten ausgestattet. Damit wird die Fahrbahn homogen ausgeleuchtet und andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet. Beim Rangieren erhält man durch die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Rückfahrkamera Unterstützung. Parkensoren sowie den Einparkassistenten gibt es nur für die höchste Ausstattungsvariante serienmäßig - beim Comfort muss man dafür extra bezahlen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab und der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich. Dank der geteilten Heckscheibe lassen sich niedrige Hindernisse oder auch spielende Kinder hinter dem Fahrzeug gut erkennen.

⊖ Weder Scheinwerferreinigungsanlage noch ein Abbiege- und Kurvenlicht sind erhältlich. Die Heckscheibe muss beim Plug-In ohne Wischer auskommen.

2,7 Ein-/Ausstieg

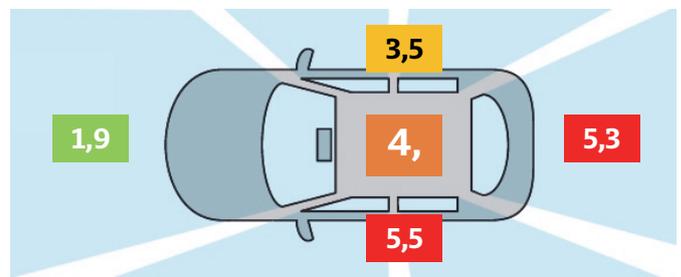
Man steigt beim Prius Plug-In insgesamt zufriedenstellend ein und aus. Die Türausschnitte sind angenehm groß und die Schweller niedrig positioniert. Nicht ideal für einen komfortablen Ein- und Ausstieg sind die niedrig angeordneten Sitze. Der Türausschnitt ist im Fond ebenfalls angemessen dimensioniert, allerdings stören hier die niedrige Sitzbank und die flach abfallende Dachlinie beim Ein- und Aussteigen. Immerhin: Der Mittelunnel ist niedrig und stört nicht besonders beim Durchrutschen.



Der Blick nach hinten wird durch die massiven Dachsäulen und den Steg in der Heckscheibe stark eingeschränkt.

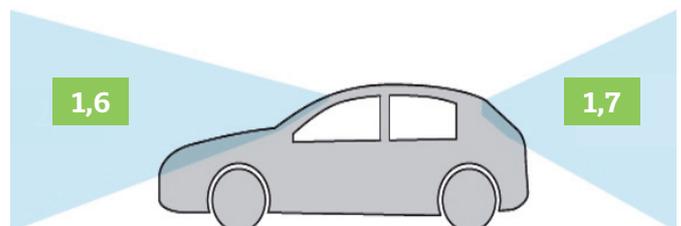
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Der Prius ist in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch ein unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless).

3,8 Kofferraum-Volumen

⊖ Das Kofferraum-Volumen fällt im Vergleich zum normalen Prius aufgrund der Hybridbatterie ein gutes Stück kleiner aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen nur noch 200 Liter in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus (ein passendes Ablagefach findet man unter dem Kofferraumboden) und belädt das Abteil bis unter das Dach, lassen sich 350 Liter oder fünf Getränkekisten verstauen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen finden bis zur Fensterkante gemessen 540 Liter und bis unter das Dach 1.025 Liter Platz.



Aufgrund der größeren Batterie ist der Kofferraum (200 l) wesentlich kleiner als beim Prius Hybrid (335 l).

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine recht große Ladeöffnung frei. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladekante selbst liegt mit knapp 75 Zentimetern schon hoch über der Straße. Da der Ladeboden aber noch ein Stück über der Kante ist, muss das Gepäck beim Einladen weit angehoben werden. Immerhin entsteht durch den hohen Ladeboden

keine Stufe mehr nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen.

⊖ Große Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen. Da der Boden so hoch positioniert ist, bleibt zwischen ihm und der Abdeckung wenig Raum. Zudem ist der Kofferraum mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt von vorn ohne großen Kraftaufwand umklappen.

⊖ Im Kofferraum fehlen praktische Ablagefächer zum Verstauen kleinerer Utensilien. Zur Ladungssicherung gibt es immerhin Befestigungsösen. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,9 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Das Cockpit des Prius Plug-In präsentiert sich im futuristisch modernen Design. Die Instrumentenkonsolle ist in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet und liefert dank zweier 4,2-Zoll großer Farbdisplays eine Vielzahl an Informationen. Darüber hinaus hielt ein sieben Zoll großer Touchscreen samt neuem Multimedia-System Einzug. Es wird nicht mit konventionellen Tasten und Drehreglern bedient, sondern mittels berührungssensitiver Tasten. Diese schauen zwar mit der blauen Hintergrundbeleuchtung schick aus, müssen jedoch sehr zielgenau betätigt werden, da sie sonst nicht reagieren - das kann zu längerer Blickabwendung von der Straße führen. Selbst für die Lautstärkenregelung des Audiosystems wird ein Tipp- und kein praktischer Drehregler verwendet. Alles in allem muss



Während die Verarbeitungsqualität des Innenraums in Ordnung geht, kann das Bediensystem nicht richtig überzeugen. Die Steuerung fast aller Funktionen über berührungssensitive Tasten fordert viel Aufmerksamkeit und lenkt dadurch vom Verkehrsgeschehen ab.

man den Funktionsumfang und die Informationsflut erstmal überblicken und verarbeiten, daher ist eine intensive Gewöhnungsphase notwendig.

⊕ Sehr umfangreich fallen die Bordcomputerfunktionen aus. Es können unterschiedlichste Verbrauchstatistiken im Multi-Info-Display abgerufen werden. Man kann sich sogar die tagesgenaue Verbrauchshistorie des letzten Monats anzeigen lassen. Zudem gibt es je nach Fahrmodus

Informationen zur Restreichweite. Komfort-funktionen wie Licht-, Fernlicht- und Regensensor sowie elektrische Fensterheber mit Antipp-Automatik gehören zum Serienumfang.

⊖ Es fehlen teilweise wichtige Anzeigen wie eine Kühlmitteltemperaturanzeige. Die Fußfeststellbremse ist sehr ungünstig links im Fußraum angeordnet.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimediaangebot im Prius ist umfangreich. In der Comfort-Ausstattung findet man alles Wichtige serienmäßig an Bord: Sei es DAB-Radio, Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung oder einen WLAN-Hotspot. Nur das JBL-Soundsystem bleibt der höchsten Ausstattungsvariante vorbehalten. Sogar eine Vielzahl an Apps sowie Echtzeit-verkehrsmeldungen (drei Jahre kostenlos) findet man an

Bord - den Onlinezugang erhält das Fahrzeug, wenn man sein Smartphone mit dem Fahrzeug koppelt. Praktisch: In der Mittelkonsole ist eine Ladeschale für induktiv ladbare Smartphones integriert.

⊖ Apple Carplay oder Android Auto zum Koppeln des Smartphones sind nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Das

Raumgefühl ist prinzipiell gut, wird aber durch den voluminösen Mitteltunnel und die flach verlaufenden A-Säulen und die hohe Seitenlinie etwas geschmälert.

3,4 Raumangebot hinten

Im Fond sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig bemessen wie vorn. Die nach hinten stark abfallende Dachlinie beschränkt den Platz auf knapp 1,85 m große Personen. Die Beinfreiheit würde für rund zwei Meter große Passagiere ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt sind. Das Raumempfinden ist aufgrund der niedrigen Dachlinie, der ansteigenden Seitenlinie und der schmalen Seitenfenster nicht sonderlich gut.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Prius Plug-In ist zufriedenstellend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt klappbar. Die Ablagenanzahl und -größe gehen in Ordnung. Vorn gibt es ein Staufach zwischen den Sitzen und Becherhalter. Die Türfächer fallen aber etwas klein aus. Im Fond findet man Lehnentaschen sowie Becherhalter zwischen den Sitzflächen. Das Handschuhfach ist nicht abschließbar, sehr klein geraten und bereits mit der Bedienungsanleitung fast komplett ausgefüllt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk des Plug-In zeigt sich ausgewogen und bietet insgesamt einen passablen Federungskomfort. Es absorbiert Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel souverän und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Vor allem im Stadtverkehr zeigt sich der Toyota komfortabel. Fährt man schneller, nimmt der Komfort etwas ab, bei

regelmäßiger Anregung tendiert der Toyota dann zu leichtem Stuckern und zeigt auch ausgeprägtere Aufbaubewegungen. Insgesamt ist man aber selbst dann stets ausreichend komfortabel unterwegs.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe verstellbar und besitzt eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Lehnen sind vorn hoch, dürften im Schulterbereich aber etwas stärker konturiert sein. Die Sitzflächen fallen zwar etwas kurz aus, zeigen sich aber zufriedenstellend geformt. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung. Das Pedal der Fußfeststellbremse ist mittig im Fußraum zwischen dem Bremspedal und der Fußablage angeordnet und steht u. U.

im Weg. Im Fond sind die Sitzflächen kaum, die Lehnen aber ordentlich konturiert. Seitenhalt und Sitzposition sind zufriedenstellend, die Oberschenkel liegen noch akzeptabel auf.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen.

3,2 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei zufriedenstellenden 68,6 dB(A). Abroll- und Fahrgeräusche werden nicht zu stark im Innenraum wahrgenommen. Bei zurückhaltender Fahrweise arbeitet der Verbrennungsmotor mit niedrigen Drehzahlen und dringt dann nur wenig bis in den Innenraum. Im rein elektrischen Betrieb ist das Innengeräusch niedrig. Bei moderaten Geschwindigkeiten fallen auch Windgeräusche kaum auf, bei hohen steigen

diese allerdings deutlich an und sind bei Tempo 130 (im E-Betrieb) dominierend.

⊖ Fordert man den Verbrennungsmotor, beispielsweise auf der Autobahn oder durch starkes Beschleunigen, lässt ihn das stufenlose Planetengetriebe mit hohen Drehzahlen arbeiten, wodurch dieser dominant im Innenraum wahrgenommen wird.

2,3 Klimatisierung

⊕ Der Prius Plug-In ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Besonderheit der Klimaautomatik ist das S-Flow-System, das eine automatische Passagiererkennung besitzt. Ist das Fahrzeug nur mit dem Fahrer besetzt, wird auch nur dieser Bereich klimatisiert. Erkennt das System einen Beifahrer, steuert es automatisch die Luftmenge auch in diesen Bereich. Durch die variable Verteilung wird Kraftstoff gespart. Der Automatikmodus der Klimatisierung lässt sich in drei Intensitätsstufen betreiben. Praktisch: Der

Innenraum kann während des Ladevorgangs vorklimatisiert werden, ohne dass es Einfluss auf die Akkuladung hat. Eine Sitzheizung vorn findet man serienmäßig an Bord. Die hinteren Scheiben sind zum Schutz vor Sonneneinstrahlung in allen Ausstattungsvarianten getönt.

⊖ Die Stärke des Luftstroms der einzelnen Luftdüsen kann nicht unabhängig von der Richtung geregelt werden.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der Prius Plug-In setzt auf die Kraft eines Benzinmotors sowie auf die zweier Elektromotoren - die Systemleistung beträgt dabei 122 PS. Im EV-Modus, also wenn der Prius bis

maximal 135 km/h ausschließlich von den beiden Elektromotoren angetrieben wird, gibt Toyota eine elektrische Leistung von 68 kW an. Den simulierten Überholvorgang

(Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) schließt der Prius Plug-In mit der Kraft beider Herzen nach zufriedenstellenden 7,6 Sekunden ab.

⊕ Besonders hervorzuheben ist das Ansprechverhalten aus dem Stand oder wenn das Fahrzeug leicht rollt. Der

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Verbrennungsmotor überträgt bei moderaten Drehzahlen kaum Vibrationen bis in den Innenraum. Auch akustisch fällt der Motor dann nur wenig auf. Fordert man den Benziner, sodass er mit hohen Drehzahlen arbeiten muss, sind Vibrationen etwas deutlicher, aber nicht störend am Lenkrad spürbar. Im rein elektrischen Betrieb ist bis auf ein leises Summen nichts weiter zu vernehmen. Dank der Kraft zweier Herzen spricht der Prius Plug-In spontan auf Gasbefehle an.

Gasbefehl wird dank des Elektromotors quasi verzögerungsfrei an die Antriebsräder weitergegeben - schnelles Einfädeln in den fließenden Verkehr funktioniert somit komfortabel und sicher.

⊖ Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Leistungsentfaltung allerdings mäßig. Bei niedrigen Drehzahlen hat der Saugmotor kaum Leistung, das stufenlose Automatikgetriebe wählt dementsprechend oft hohe Drehzahlen. Das alles fühlt sich zäh und wenig souverän an. Die hohen Touren quittiert der Motor mit lautem Aufheulen, das auf langen Autobahnetappen störend wahrgenommen wird.

1,8 Schaltung/Getriebe

Der Wählhebel des stufenlosen Planetengetriebes ist in seiner Funktion nicht sofort voll verständlich. Nach dem Einlegen einer Fahrstufe springt der Wählhebel wieder in die Mittellage, so dass man nur am Display erkennen kann, welche Fahrstufe eingelegt ist. Zur stärkeren Rekuperation, beispielsweise bei deutlichem Gefälle, kann der B-Modus gewählt werden. Für die Parkstellung gibt es einen separaten Schalter. Betrieben werden kann der Prius Plug-In in unterschiedlichen Fahrmodi (siehe Alltagstauglichkeit). Das Antriebssystem bzw. das Zusammenspiel beider Antriebsvarianten funktioniert in der Praxis sehr gut. Das stufenlose Getriebe wählt für jeden Geschwindigkeitsbereich die ideale Übersetzung, wodurch der Motor meist im

optimalen Wirkbereich arbeiten kann. Beim Schaltstufenwechsel braucht die Automatik einen Moment, bis die gewünschte Schaltstufe eingelegt und der Prius fahrbereit ist.

⊕ Das Getriebe reagiert sensibel auf das Gaspedal, spontanes und ruckfreies Anfahren ist stets möglich. Die Übersetzungsverhältnisse werden insgesamt sanft und ruckfrei verändert. Die Rückwärtsfahrstufe lässt sich einwandfrei einlegen. An Steigungen hilft die Berganfahrhilfe beim Losfahren, indem sie das Fahrzeug für kurze Zeit am Zurückrollen hindert.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität ist insgesamt zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse werden zunächst in Karosserieneigung gewandelt, bevor der Toyota mit dem Heck nachschwingt - hier merkt man das zusätzliche Gewicht der Hybridbatterie im Fahrzeugheck. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) jedoch früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen haben wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität.

Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der Prius Plug-In trotz des neuen, technisch aufwändigen Fahrwerks mit Doppelquerlenkern und des niedrigen Schwerpunkts nicht

sonderlich agil. Der Toyota lässt sich zwar sicher, aber aufgrund der ausgeprägten Untersteuerneigung nur sehr träge durch den Parcours manövrieren - während des Ausweichvorgangs regelt das VSC sehr ruppig und sorgt für einen starken Geschwindigkeitsabbau. Der Grenzbereich liegt insgesamt niedrig, der Prius schiebt schon bei niedrigen Kurvengeschwindigkeiten über die Vorderräder. Lüpft man das Gaspedal in einer Kurve, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der Toyota mit dem Heck nach - doch im Bedarfsfall ist das VSC zur Stelle, eine Schleudergefahr besteht nicht.

2,8 Lenkung

Die leichtgängige Lenkung zeigt sich insgesamt gefühllos. Speziell die Mittellage ist nicht besonders gut definiert. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten ist die Lenkung besser zentriert und der Fahrer erhält auch eine etwas bessere Rückmeldung. Die Lenkung punktet mit einer ordentlichen Präzision, wenn auch die Zielgenauigkeit durch die Aufbaubewegungen etwas beeinflusst wird. Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand nötig - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, bedarf es knapp dreier Umdrehungen.

4,0 Bremse

⊖ Das Bremssystem des Prius Plug-In nutzt bei leichtem Verzögern die Bremswirkung des Generators. Dabei wird Energie zurückgewonnen und die mechanische Bremse geschont. Für lange Bergabfahrten gibt es einen speziellen Berggang mit erhöhter Bremswirkung durch Elektro- und Benzinmotor. Bei den Messungen erzielt der Prius ein mäßiges Ergebnis. Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 39,4 m. Die Dosierbarkeit der Bremse ist zudem nicht ideal. Ein gleichmäßiges Bremsen ist nur mit viel Feingefühl möglich, da der Übergang von elektrischer (Rekuperation) zu mechanischer Bremsung nicht sonderlich homogen ist.

2,0 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Prius Plug-In bietet ab Werk eine sehr gute aktive Sicherheitsausstattung. Einige Assistenzsysteme fasst Toyota unter dem Namen "Safety Sense System" zusammen. Dieses beinhaltet das Pre-Collision System mit Fußgängererkennung und autonomer Notbremsfunktion, einen Spurverlassenswarner mit Lenkeingriff, einen Fernlichtassistenten sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Das Pre-Collision System erkennt ab einer Geschwindigkeit von 10 km/h mittels Kamera und Radar andere Fahrzeuge und Fußgänger. Bei einer drohenden Kollision warnt das System den Fahrer zunächst akustisch sowie optisch und aktiviert den Pre-Collision-Bremsassistent, um bei Bremspedalbetätigung das volle Verzögerungspotenzial bereitzustellen. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei Bedarf eine automatische Bremsung eingeleitet. Das System ist in der Lage, die Fahrgeschwindigkeit um bis zu 40 km/h zu reduzieren. Dadurch kann ein Aufprall vermieden oder die Folgen reduziert werden. Der Abstandstempomat kann auf

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Knopfdruck auch auf eine normale Geschwindigkeitsregelung (ohne adaptive Abstandsregelung) reduziert werden. Zum Serienumfang gehören zudem eine

Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren sowie ein Head-Up-Display.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der neue Prius schneidet bei den ADAC Crashtests sehr gut ab und erhält insgesamt die vollen fünf Sterne (Stand: 04/2016). Der Prius Plug-In sollte ähnlich gut abschneiden, ein Crashtestergebnis liegt aber nicht vor.

⊕ Für die Insassensicherheit erhält der Prius sehr gute 92 Prozent der möglichen Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für den Fahrer gibt es zusätzlich einen Knieairbag. Die Sicherheitsgurte sind vorn und hinten mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet.

Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m, im Fond bis 1,70 m optimalen Schutz.

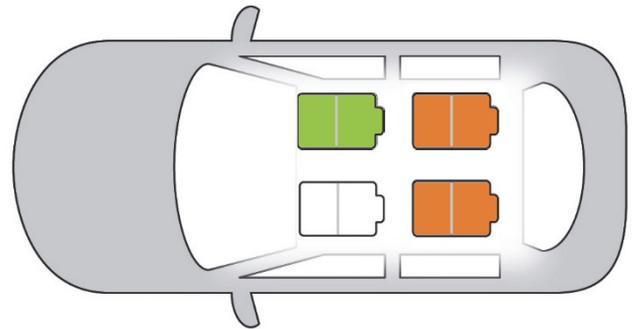
⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keinen definierten und gut zugänglichen Aufbewahrungsort, wodurch diese im Notfall schlecht erreichbar sein können. Das Pedal der Feststellbremse ist ungünstig im Fahrerfußraum positioniert, sodass eine erhöhte Verletzungsgefahr besteht.

2,9 Kindersicherheit

Bei den ADAC Crashtests erreicht der normale Prius bei der Kindersicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze zufriedenstellend unterbringen. Sie sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet, was eine sehr schnelle und unkomplizierte Befestigung von Kindersitzen ermöglicht. Zudem haben sie eine i-Size-Freigabe. Mit den Gurten klappt das Fixieren von Kindersitzen dagegen nicht perfekt, da die Gurtanklenkpunkte ungünstig sind und somit kaum eine stabile Befestigung möglich ist. Verwendet man Kindersitze mit einer Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Auf dem Beifahrersitz kann man auch rückwärtsgerichtete Kindersitze unterbringen, da der Beifahrerairbag abschaltbar ist. Das Befestigen von Kindersitzen mit dem Gurtsystem funktioniert problemlos, es fehlt aber eine Isofix-Befestigung - diese ist auch nicht optional erhältlich.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren, auch von Kindern.

2,8 Fußgängerschutz

⊕ Der Prius bietet einen guten Fußgängerschutz und erhält im aktuellen Crashtest 77 Prozent der möglichen Punkte. Ein Fußgänger-Notbremssystem ist in allen Ausstattungen serienmäßig verbaut. Der Plug-In besitzt zwar eine leicht modifizierte Front, sollte aber ein ähnlich gutes Resultat im Crashtest erreichen.

⊖ Da im rein elektrischen Betrieb bei niedrigen Geschwindigkeiten kein Warnton auf das fast lautlose Fahrzeug hinweist, wird es in diesem Kapitel abgewertet.

1,2 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC EcoTest erreicht der Prius Plug-In Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 100 g/km 50 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 5,6 kWh Strom und 2,5 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-In-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise als auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Prius ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität

geladen, dann ist er größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich rund 12,4 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite liegt laut Hersteller bei über 50 Kilometern - im EcoTest kam der Toyota 53 km mit einer Akkufüllung. Fährt man mit leeren Akkus, verhält sich der Prius Plug-In wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 3,9 l/100 km Super innerorts, 3,5 l/100 km außerorts und 5,7 l/100 km auf der Autobahn. Die maximale rein elektrische Fahrgeschwindigkeit liegt bei Tempo 135.

1,3 Schadstoffe

⊕ Der Prius Plug-In überzeugt auch im Schadstoffkapitel des EcoTest. Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering, wodurch der Toyota 47 von 50 möglichen Punkten in diesem Kapitel erreicht. Zusammen

mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Prius Plug-In auf 97 Punkte, was den vollen fünf Sternen im ADAC-EcoTest entspricht.

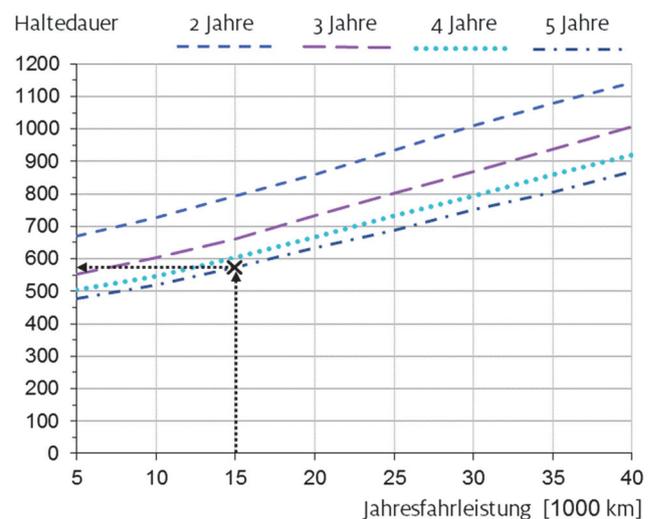
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Toyota Prius Plug-In erreicht trotz seines hohen Anschaffungspreises von 37.550 Euro - bei gleicher Ausstattungslinie ist er damit 7.650 Euro teurer als der normale Hybrid - ein gutes Resultat bei den Autokosten. Immerhin zeigt er sich in allen Varianten umfangreich ausgestattet. Punkten kann der Prius Plug-In besonders bei den Betriebskosten, die sehr niedrig ausfallen - zumindest wenn der Toyota oft nur elektrisch unterwegs ist. Zum kleinen Service muss der Prius jedes Jahr oder alle 15.000 Kilometer und zum großen alle zwei Jahre oder 30.000 Kilometer in die Werkstatt. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch, auf den Hybridantrieb besteht eine fünfjährige Garantie. Die Kfz-Steuer fällt mit 36 Euro pro Jahr sehr gering aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (PlugIn-Hybrid), Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	90 kW/122 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	142 Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km	1,0 l
CO ₂ -Ausstoß	22 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/65 R 15
Länge/Breite/Höhe	4.645/1.760/1.470 mm
Leergewicht/Zuladung	1.605/250 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	354/1360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km / im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung, 5 Jahre/100.000 km auf Hybridantrieb/12 Jahre
Produktion	Nagoya, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	39,4 m
Reifengröße Testwagen	195/65 R 15 91H
Reifenmarke Testwagen	Toyo Nano Energy J61
Wendekreis links/rechts	10,9/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 kWh + 2,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,9/3,5/5,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	58 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	1.065 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1540/315 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	200/540/1.025 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	67 Euro	Werkstattkosten	47 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	345 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro		
Steuer pro Jahr	36 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/23		
Basispreis Prius 1.8 Plug-In Hybrid Comfort	37.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.090
Km-Stand bei Testbeginn	4.901 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	950 Euro*/320 Euro°
Parklenkassistent	950 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	4,0
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,0
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	2,8	Verbrauch/CO ₂	1,0
Federung	2,6	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,3		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand